IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 114)
z dnia 6 lipca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 114)

6 lipca 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 roku” (druk nr 1271);
– informacja na temat poprawy bezpieczeństwa na drogach w kontekście wniosków o przywrócenie bądź ustawienie radarów w najbardziej niebezpiecznych miejscach.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Renata Leoniak** zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Elżbieta Kotłowska** starszy specjalista w Departamencie Bezpieczeństwa Ministerstwa Zdrowia, mł. insp. **Robert Koźlak** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Marcin Nowacki** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Karolina Wieczorek** pełniąca obowiązki zastępcy głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Beata Magrel** doradca prawny Najwyższej Izby Kontroli oraz **Jakub Dorosz-Kruczyński** specjalista w Dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Biura Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Witam pana ministra wraz ze współpracownikami.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 roku” (druk nr 1271), przedstawia Minister Infrastruktury, i informacja na temat poprawy bezpieczeństwa na drogach w kontekście wniosków o przywrócenie bądź ustawienie radarów w najbardziej niebezpiecznych miejscach, przedstawia minister infrastruktury oraz minister spraw wewnętrznych i administracji. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. W związku z powyższym, przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

O zabranie głosu proszę pana ministra Rafała Webera. Wszyscy posłowie otrzymali materiały, więc proszę o przedstawienie najważniejszych kwestii, a później przejdziemy do dyskusji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zgodnie z zapisami art. 140e ust. 3 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym przewodniczący Krajowej Rady składa Radzie Ministrów sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie, a prezes Rady Ministrów składa przedmiotowy dokument Sejmowi, Senatowi i Prezydentowi RP. Obowiązek ten został

zrealizowany w roku bieżącym. Prezentowane sprawozdanie zostało przyjęte przez Stały Komitet Rady Ministrów, a następnie przez Radę Ministrów i zostało przekazane do Sejmu, Senatu i oczywiście ostatecznie do Prezydenta RP.

Pozwolę sobie przedstawić w skrótowej formie informację i najważniejsze dane związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym w 2020 r. Oczywiście, również w zakresie ruchu drogowego 2020 r. był rokiem wyjątkowym. Pandemia COVID-19 dotknęła ten obszar w taki sposób, że mając do czynienia z dużo mniejszą mobilnością Polaków, przez znaczną część roku, dokładnie przez siedem miesięcy, mieliśmy do czynienia z mniejszym natężeniem w ruchu drogowym na drogach krajowych, bo na tych danych mogę się opierać. Ten element też wpłynął na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Mówię „też ten", ponieważ w naszej ocenie, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury, również inne, które były realizowane, np. inwestycje drogowe, zarówno na drogach krajowych, jak i na drogach samorządowych, np. działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu drogowym, ale też działania ustawowe, przyniosły tutaj oczekiwany skutek i efekt.

Jeżeli natomiast chodzi o główną statystykę, to 2020 rok wygląda następująco. Liczba wypadków to 23 540 i jest to spadek o 22,3% w stosunku do 2019 r. Zabici to liczba 2491 i jest to spadek o 418, tj. o 14,4% w stosunku do 2019 r. Ranni to liczba 26 463, co stanowi spadek o 9014, tj. o 25,4% w stosunku do 2019 r. Mamy też do czynienia ze spadkiem kolizji. Było ich o 16% mniej w porównaniu do 2019 r.

Nie zmieniła się natomiast struktura przyczyn wypadków drogowych w Polsce. Są dwie główne przyczyny wypadków drogowych. Pierwsza to nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu i jest to 5708 wypadków. Druga przyczyna to niedostosowanie prędkości do warunków ruchu i jest to 5516 wypadków. To są dwie główne przyczyny wypadków drogowych w Polsce od wielu, wielu lat.

Szanowni państwo, tyle, jeżeli chodzi o skrótowe przedstawienie raportu ze stanu bezpieczeństwa w 2020 r. Procentowe spadki cieszą, aczkolwiek dopóki w Polsce będzie dochodziło do znacznej liczby wypadków, a cały czas dochodzi do znacznej liczby wypadków, póty nasze działania będą musiały być skoncentrowane na tym, aby wzmacniać bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Zawsze porównujemy się do innych państw europejskich, szczególnie w Unii Europejskiej, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jak wiemy i jak obserwowaliśmy, pandemia nie oszczędziła żadnego państwa, żadnego kraju, natomiast nie we wszystkich państwach UE był widoczny spadek osób, które poniosły śmierć na drogach. Były niechlubne wyjątki, w których liczba osób, które zostały zabite na drogach w 2020 r., była wyższa niż wtedy, kiedy nie mieliśmy do czynienia z pandemią COVID-19. U nas ten spadek jest bardzo widoczny. Przypomnę, że w porównaniu do 2019 r. jest to spadek o 14,4%, jeżeli chodzi o zabitych, i o 22%, jeżeli chodzi o wypadki. Mamy nadzieję, że spadkowy trend uda nam się utrzymać w 2021 r.

Rok 2020, ten, o którym dzisiaj dyskutujemy, to również szereg działań Ministerstwa Infrastruktury i rządu mających na celu poprawę infrastruktury drogowej. W 2020 r. zmieniona została ustawa, która powołała Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Pozwoliło to poszerzyć jednostki samorządu terytorialnego, które mogą uzyskać wsparcie na modernizację dróg, którymi zarządzają. 2020 r. to również przygotowanie, a finalnie na początku obecnego roku przyjęcie Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021–2024, czyli zabezpieczenia 2,5 mld zł na punktowe zadania na sieci dróg krajowych i doświetlenie przejść dla pieszych. Jeszcze raz podtrzymujemy intencję, i realizujemy, doświetlenia wszystkich przejść dla pieszych, które są w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, czyli ponad 12 tys. przejść, ale też budowy chodników, ciągów pieszo-rowerowych, zatoczek, separatorów ruchu. To są punktowe zadania, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W 2020 r. zwiększyliśmy również limit głównego Programu Budowy Dróg Krajowych. To 22 mld zł. W ramach tych nowych środków weszły do realizacji nowe zadania. W tej chwili między Bydgoszczą a Toruniem jest 10 ogłaszanych przetargów na poszczególne odcinki realizacyjne, a 6 między Koszalinem a Bożepolem. Tam również w niektórych miejscach przetargi zostały już rozstrzygnięte.

Rok 2020 to również pierwszy rok, w którym funkcjonował przepis prawny nakazujący jazdę na suwak, a także tworzenie korytarza życia. Wszyscy obserwowaliśmy, jak przepisy te były stosowane przez kierowców. Jednoroczna ocena jest oceną pozytywną. Oczywiście zdarzały się uwidocznione na kamerach samochodów jednostkowe sytuacje, w których kierowcy samochodów nie wiedzieli, jak się zachować, i niekoniecznie potrafili zjechać w prawą albo w lewą stronę jezdni, żeby utorować i zrobić miejsce choćby na przejazd karetki pogotowia do miejsca wypadku, ale co do zasady tak się dzieje. Co do zasady widzimy tutaj właściwe i dobre postępowania kierowców i możemy powiedzieć, że przepisy, które weszły w życie, sprawdzają się.

Oczywiście na końcu, rok 2020 to również rok, w którym resort infrastruktury przygotował ustawę, która weszła w życie 1 czerwca br., a została przyjęta w pierwszym kwartale br., czyli ustawę, w ramach której w momencie wejścia na przejście dla pieszych pieszy uzyskuje pierwszeństwo. W ramach tej ustawy nastąpiło ujednolicenie prędkości do 50 km/h w obszarze zabudowanym przez 24 godziny na dobę. W ustawie tej zakazujemy również jazdy na zderzaku na drogach szybkiego ruchu. Czwarty element jest taki, że zakazujemy przechodzenia przez przejście dla pieszych z telefonem komórkowym bądź innym urządzeniem elektronicznym, które rozprasza percepcję.

W 2020 r. było więc wiele działań w ramach twardych inwestycji, w ramach działań legislacyjnych, w ramach działań związanych z edukacją. Na późniejszym etapie dyskusji więcej powie pan Konrad Romik, który jest sekretarzem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jesteśmy do państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o pytania w tym zakresie.

Muszę z góry państwa przeprosić, ale o godz. 11:00 odbywa się spotkanie Rady Ministrów i będę tam musiał reprezentować resort infrastruktury. Mamy na nim swoją ustawę, tak że przepraszam pana przewodniczącego i Wysoką Komisję za to, że przed godz. 11:00 będę musiał opuścić obrady Komisji. Zostają natomiast moi współpracownicy. Jest wspomniany dyrektor Konrad Romik, jest pani Karolina Wieczorek, która odpowiada za system CANARD, jest pan dyrektor Nowacki z GDDKiA, tak że jesteśmy do państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o szczegółowe pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Tak, pan minister uprzedzał, że ma posiedzenie Rady Ministrów i będzie musiał wyjść wcześniej, jeśli nie zakończymy dyskusji. Otwieram dyskusję. Czy są głosy? Pan poseł Dariusz Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. To był wyjątkowy rok i stąd te spadki. One faktycznie są dość znaczące: po 22%, po 25%, jeśli chodzi o ilość wypadków czy rannych ogółem, ale jak przejrzymy ten raport, okaże się, że wciąż jest dość dużo wypadków drogowych z udziałem użytkowników dróg będących pod wpływem alkoholu. Zresztą myślę, że wszyscy słyszeli o ostatnim wypadku, który miał miejsce kilka dni temu, gdzie człowiek, który był pod wpływem alkoholu, zabił rodziców trójki dzieci. Grozi mu 12 lat. Mam nadzieję, że będzie nieuchronność kary w stosunku do osób takich jak on.

Chciałbym zapytać pana ministra, czy w ogóle trwają jakieś prace, czy jest rozważany wniosek o zaostrzenie kar również, jeśli chodzi o wysokość mandatów. Pytanie to kieruję w związku z, wydaje mi się, cały czas zbyt dużą ilością wypadków. Jeśli chodzi o zaostrzenie w przypadku Kodeksu karnego, wydaje mi się, że nieuchronność kary powinna jednak przeważać i kary z k.k. dla osób pod wpływem alkoholu są dość srogie. Problem jest raczej z tym, że później zapadają zbyt lekkie wyroki w stosunku do tych osób, które popełnią wykroczenia bądź złamią prawo. Czy w stosunku do samych mandatów ministerstwo rozważa taki wniosek? Czy jest to procedowane? O to chciałbym zapytać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, tamten rok rzeczywiście był rokiem, z którego dane nic nam oczywiście nie pokazują, niemniej podjęliśmy bardzo dużo działań, jeżeli chodzi o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Chyba nawet w sprawozdaniu za bieżący rok nie dowiemy się jeszcze, jak one działają, chociaż są już pewne pozytywne sygnały, np. to, że po wejściu w życie przepisów, które uchwalaliśmy wcześniej, w Lublinie przez cały miesiąc nie zginął żaden pieszy. Wcześniej były dwie ofiary. Myślę więc, że prace prowadzone w ministerstwie idą w dobrym kierunku.

W tamtym roku odwiedziłam Ministerstwo Infrastruktury, ponieważ byłam zainteresowana dwoma zestawieniami, które pojawiły się w odpowiedzi na interpelację w sprawie przejścia w Dobrej koło Strykowa. W odpowiedzi pana ministra były wymienione dwa zestawienia, których nie mogłam znaleźć nigdzie w internecie. Teraz nie będę wdawać się w szczegóły, w każdym razie okazało się, że one są do wglądu jedynie w ministerstwie, ponieważ zawierają szacowane kwoty. Zapoznałam się z dwoma zestawieniami planowanych drobnych inwestycji poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego i widziałam, że w tych dwóch zestawieniach rzeczywiście przewidzieliście państwo bardzo dużo inwestycji.

Teraz jednak, na tym posiedzeniu Komisji powtórzę pytanie, które zadałam kiedyś panu ministrowi Bittelowi, kiedy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury dyskutowaliśmy o CPK. Chodzi o koszty wykupu gruntów. Przede wszystkim czasami są to koszty, które utrudniają wykonanie takich inwestycji z uwagi na ich wielkość i przeciągające się postępowania. Moje pytanie jest też skierowane do pana dyrektora z GDDKiA. Chodzi o pewnego rodzaju lukę w prawie polskim, tzn. jest w prawie luka polegająca na tym, że w momencie, kiedy wykłada się dokumentację, wiadomo, jakie są przebiegi, jest robiona ocena oddziaływania np. na środowisko i wtedy już wiadomo, przez które grunty inwestycja będzie przechodziła, w związku z tym następuje możliwość spekulacji tymi gruntami, żeby później przy uzyskiwaniu odszkodowań uzyskać lepszą cenę. W Polsce jest jedna ustawa, która zapobiega temu procederowi. Jest to specustawa dotycząca właśnie CPK, gdzie rozwiązanie to jest wprowadzone. Na poprzednim posiedzeniu Komisji od pana dyrektora z GDDKiA uzyskałam odpowiedź taką, że to jest w naszych rękach, tzn. w rękach ministerstwa i Sejmu, żeby takie rozwiązanie wprowadzić powszechnie, żeby zamrozić wartość tych gruntów w momencie, kiedy wykładana jest dokumentacja do oceny środowiskowej. Dotyczy to również drobnych inwestycji, ale w rozumieniu cenowym one nigdy nie są drobne.

Chciałabym więc zapytać pana ministra, czy został zrobiony jakiś krok w tym celu, bo na pewno ministerstwo dostrzega ten problem. Czy w ministerstwie przygotowywana jest jakakolwiek zmiana przepisów, która pomogłaby prowadzić drobne inwestycje dotyczące realizacji i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a też oczywiście inne inwestycje, bez zagrożenia spekulacją gruntami? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Franciszek Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, z jednej strony cieszą spadki wypadków drogowych z ilością ofiar śmiertelnych i rannych, ale z drugiej strony nie możemy popadać w zbytni optymizm. Musimy pamiętać, że mamy za sobą już półtora roku covidowego i w sytuacji, w której mamy lockdown, trudno traktować te dane jako stuprocentowo wymierne. Jestem ciekaw, jak będzie wyglądał raport za rok, kiedy ruch drogowy wróci do pełnej sprawności. Tak czy siak nawet po spadkach i tak wypadków wciąż jest za dużo, te poziomy są wciąż zbyt wysokie i niepokojące. Tym bardziej, że wciąż zdarzają się dramatyczne wypadki, jak ten na Podkarpaciu, gdzie w wyniku czołowego zderzenia zginęło małżeństwo. Przeżył tylko ich trzyletni synek. Pytanie więc, co ministerstwo planuje zrobić, żeby zmienić sytuację bezpieczeństwa ruchu drogowego np. w kontekście cen mandatów, które nie zmieniły się już od 20 lat.

Co zrobić z nieuchronnością ściągalności mandatów? Rok temu na spotkaniu Komisji pan Alvin Gajadhur deklarował, że zajdą jakieś zmiany związane z uproszczeniem postępowania administracyjnego.

Kolejna sprawa: Co z radarami? Czy planujecie państwo zwiększenie ilości radarów i tym samym zwiększenie bezpieczeństwa na polskich drogach, żeby właśnie takie wypadki jak ten na Podkarpaciu już się nie zdarzały? Nie popadajmy w zbytni optymizm, nie cieszmy się z chwilowej sytuacji, bo to, że ludzie siedzą w domu, nie oznacza, że bezpieczeństwo na drogach faktycznie jest zapewnione. Potrzebujemy natychmiastowych zmian prawnych, które nie dopuszczą do tego typu skandalicznych wypadków. To jest wyrzut sumienia decydentów. Uważam, że powinniśmy robić wszystko, żeby tę sytuację zmienić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, pan poseł Franciszek Sterczewski ma rację. To nie był typowy rok. Dlatego gdy analizujemy dane, nie jesteśmy w stu procentach przekonani, że trend spadkowy jest utrzymany, bo pandemia wywołała szereg skutków. Z jednej strony z powodu zamrożenia gospodarki w długim okresie czasu, ale także w związku z przejściem na system zdalny, gdy chodzi o edukację i studia wyższe, zmniejszyła się potrzeba poruszania po drogach. Z drugiej strony w celu uniknięcia zakażeń pojawiła się skłonność do korzystania z indywidualnych środków transportu. Dzisiaj nie wiemy, jak proporcje te rzeczywiście się rozkładały. Sądzę, że ministerstwo, Biuro Ruchu Drogowego nie dysponują tymi danymi, dlatego nie chcę wyprowadzać daleko idących wniosków.

Jedno jest pewne. Na przełomie pierwszej i drugiej dekady bieżącego wieku mamy skokowy spadek i liczby wypadków, i liczby wypadków najdrastyczniejszych, ze skutkiem śmiertelnym. Można chyba postawić tezę, że tendencja utrzymuje się i głównie jest to zasługa inwestycji w system drogowy. To stosowanie nowoczesnych rozwiązań inżynieryjnych, pojawienie się długich odcinków autostrad i dróg ekspresowych. Skutecznie zaczęliśmy przeszczepiać wszystkie nowinki techniczne, które przed nami wprowadzono na Zachodzie w miastach, na osiedlach, gdzie spowalnia się i uspokaja ruch.

Chciałbym pana ministra zapytać. Minister nie siedzi za kierownicą we wszystkich sytuacjach, które są opisane w sprawozdaniu, ale minister odpowiada za tempo inwestycji, także tych, które finansujemy w programie bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli tych, które są adresowane także do samorządów. Nawiążę teraz do naszego poprzedniego posiedzenia, na którym analizowaliśmy budżet. Otrzymaliśmy informację, że jedna trzecia ubiegłorocznego budżetu to wydatki niewygasające. Znaczy to, że nie uzyskaliśmy efektu rzeczowego w czasie, w którym był on zakładany. Nie mamy w informacji NIK-u szczegółowych danych dotyczących tego, których inwestycji to dotyczy, ale chciałbym zapytać, czy w ramach wydatków na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego mamy podobną sytuację. Czy ministerstwo ma dane o tym, ile takich inwestycji nie zostało zrealizowanych w ubiegłym roku budżetowym?

Pójdę jeszcze dalej. Czy wnioski, które wpłynęły ze strony samorządów, zostały rozpatrzone w stu procentach pozytywnie, czy też pojawiły się jakieś, które nie uzyskały finansowania? Jaka jest proporcja uwzględnionych i nieuwzględnionych, odrzuconych? Czy istnieje możliwość… Ten diabeł tkwi właśnie w infrastrukturze. Samorządy z reguły wiedzą, które miejsca są niebezpieczne, które skrzyżowania powodują większą ilość kolizji, gdzie musi być zmieniona infrastruktura uspokajająca ruch. Jeżeli zaczniemy spełniać prośby samorządów w większym zakresie, uzyskamy większą skuteczność. To wymaga zmiany filozofii po stronie decydentów. Do tego zachęcam i dlatego proszę o odpowiedź na te pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Najpierw chciałem odnieść się do zalewu demagogii ze strony posła Sterczewskiego. Filozofia, zgodnie z którą, jak to ujął pan poseł, należy zrobić wszystko, żeby taki wypadek już nigdy się nie zdarzył, to niebezpieczna utopia. Wypadki były, są i będą tak długo, jak długo będą samochody. Nie ma możliwości zbudowania świata, w którym wypadki nie będą się zdarzały. Powtarzanie takich rzeczy przez ludzi, którzy chcą budować świat idealny, w którym nie ma wypadków… Ludzie, którzy chcą budować świat idealny, najczęściej budują gułagi. Budują państwo policyjne, w którym fotoradary i kamery będą na każdym kroku, a i tak nie osiągną zakładanego celu. Oczywiście jeśli zmniejszymy prędkość z 60 km/h do 50 km/h, to pewnie będzie trochę mniej wypadków, a jeśli z 50 km/h do 40 km/h, to znowu będzie trochę mniej, a jeśli z 40 km/h do 30 km/h itd., jeśli dojdziemy do zera, to może w końcu nie będzie wypadków, ale ludzie będą umierali np. z tego powodu, że nie dojadą na czas do lekarza. W związku z tym nie brnijmy w tak bzdurną filozofię. Ludzie nie są nieśmiertelni i będą ginęli w różny sposób, czasem również w wypadkach. Nie próbujmy budować świata idealnego.

Cieszę się, że posłowie, co nie zawsze było oczywiste, dostrzegają, że zmiany przepisów ruchu drogowego nie są jedyną zmienną, która powoduje zmienianie się ilości wypadków, bo np. znaczący spadek wypadków w zeszłym roku słusznie przypisujemy w dużej części innym czynnikom. Szkoda, że wielokrotnie nie dostrzegaliśmy tego w poprzednich latach, kiedy zwracałem uwagę na to, że trend spadkowy jest generalnie stały i niewrażliwy na różne ustawodawcze zmiany. Rządzący zawsze próbują przypisać to sobie, twierdząc, że spada to dlatego, że podnieśli taryfikator mandatów albo że zmienili przepisy dotyczące przejść dla pieszych.

Nie, generalnie trend jest stały i wynika z przemian cywilizacyjnych. Widać, że niezależnie od różnych zmian we wszystkich krajach przebiega to w podobnym tempie, z pewnymi fluktuacjami, które nie zawsze są oczywiste i zrozumiałe, bo w pewnym roku może szybciej przybywać kierowców i pojazdów niż dróg i to powoduje, że zwiększa się liczba wypadków. Czynniki mogą być rozmaite, takie jak właśnie epidemia, jak różne zmiany cywilizacyjne, które nie są uchwytne w statystykach. Przejmowanie się każdą drobną fluktuacją w tych statystykach… Pani Gill-Piątek powiedziała, że wcześniej zginęły dwie osoby, a teraz nie zginęła żadna. Opieranie się na takiej statystyce i próba przypisywania tego zmianie przepisów jest po prostu śmieszne. Nie można rozumować w taki sposób.

Wszystkie te fluktuacje należy traktować ze spokojem. Trend jest po prostu spadkowy i najwyraźniej zależy przede wszystkim od stanu dróg, od tego, że mamy coraz lepsze pojazdy. Pozwólmy więc ludziom bogacić się, pozwólmy ludziom normalnie się rozwijać. Oczywiście budujmy drogi, ale nie wprowadzajmy np. z zupełnie niezrozumiałych dla mnie powodów płatnych autostrad. Podkreślaliśmy tu, że autostrady są najbezpieczniejszymi drogami. Pan poseł Grabarczyk słusznie powiedział, że budowa autostrad koreluje ze spadkiem liczby wypadków na danych odcinkach. To jasne, tylko dlaczego w takim razie akurat autostrady są drogami dodatkowo płatnymi? Nie wiem, z jakiego powodu. Moim zdaniem nie ma żadnego logicznego powodu, żeby akurat za autostrady trzeba dodatkowo płacić. To zniechęca kierowców do korzystania z tych autostrad i dlatego ludzie z Katowic czy z Krakowa jeżdżą często przez Olkusz, żeby uniknąć dwóch bramek po kilkanaście złotych na odcinku 50 km. Niekorzystne dla nas jest to, że ludzie omijają te bramki. Nie wiadomo, po co to robimy. Dlaczego to akurat autostrady mają być płatne? To jest moje stałe pytanie. Nie rozumiem.

Generalnie należy oczywiście poprawiać stan bezpieczeństwa poprzez inwestycje w infrastrukturę, poprzez uświadamianie, a nie poprzez karanie i musztrowanie, zwłaszcza, że ono jest wyjątkowo niesprawiedliwie skupione na kierowcach. Pieszy może chodzić pijany, kierowcę straszy się strasznymi karami za samo jechanie pod wpływem alkoholu. Za jazdę nawet pod wpływem alkoholu według norm, które w innych krajach są legalne, u nas można stracić prawo jazdy, więc nie, to nie jest właściwy kierunek.

Oczywiście powinna być surowa odpowiedzialność za spowodowanie wypadku i tutaj kara powinna być nieuchronna i znacznie surowsza niż teraz. Powinno się zmienić system ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej, bo on de facto zdejmuje część odpowiedzialności ze sprawcy i powoduje, że sprawca ma większą skłonność do nieostrożnej jazdy, jeśli ma świadomość, że konsekwencje ktoś poniesie za niego. W przypadku ewidentnej winy odpowiedzialność ta nie powinna być ponoszona przez ubezpieczalnię tak długo, jak długo da się cokolwiek ściągnąć z majątku tego, kto ten wypadek spowodował. Gdy ubezpieczalnia ustala stawkę odszkodowania, pyta o to, czy ktoś ma dzieci, bo ubezpieczalnia wie z doświadczenia, że jak ktoś ma dzieci, to ma z tyłu głowy, że nie robi świadomie tego: „Nie walnę w drzewo, bo mam dzieci w domu, a w sumie szkoda". Nie, ale jest gdzieś z tyłu głowy świadomość, żeby jeździć ostrożniej. Tak samo świadomość tego, że będzie musiał ponieść wszelkie konsekwencje wypadku, który spowoduje, będzie sprzyjała temu, żeby jeździł ostrożnie, bez nakazów, fotoradarów, mandatów, powszechnej inwigilacji, GPS-ów w aplikacjach, które chcecie wciskać kierowcom. To jest najskuteczniejsza metoda: odpowiedzialność za swoje czyny.

W związku z czym nie brnijmy w dalsze zakazy, w fotoradary, jak gardłuje poseł Sterczewski, żeby było więcej państwa policyjnego i więcej inwigilacji. Nie, po prostu pogódźmy się z tym, że wypadki są i będą, a pozwólmy, żeby sytuacja rozwijała się w dotychczasowym tempie. Mamy stały wieloletni trend spadkowy, inwestujmy w drogi, zlikwidujmy płatność na autostradach, zmieńmy system odpowiedzialności cywilnej, a myślę, że sytuacja będzie się poprawiała. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Ad vocem, pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Krótkie ad vocem. Szanowny panie pośle, poza tym, że dosyć bawią mnie pańskie porównania i stwierdzenia, że zasady ruchu drogowego czy prawo drogowe to kwestia totalitaryzmów czy innych sytuacji – myślę, że brzmiących śmiesznie, jaskrawie, ale niekoniecznie mających cokolwiek wspólnego z rzeczywistością – chciałem tylko sprostować jedną rzecz. Niebezpieczną utopią jest transport oparty wyłącznie na ruchu samochodowym, wyłącznie na jednym modelu poruszania się. To jest problem.

Raport niestety też potwierdza to, że liczba samochodów osobowych na 1000 ludzi w tym momencie przekracza 600. Naprawdę jest to więc problem. Oznacza to, że wiele osób nie ma możliwości przesiąść się w transport zbiorowy czy rowerowy. To są te obszary, którymi, moim zdaniem, ministerstwo zajmuje się w zbyt małym stopniu. Musimy to zmienić. Nie jest to utopia. Musimy to robić, żeby liczba wypadków drogowych malała, żeby ten ruch był płynny, niekoniecznie oparty tylko na samochodach. Nie chodzi o to, żeby ludzi karać, tylko chodzi o to, żeby wolność, którą tak państwo w Konfederacji lubicie, przysługiwała również pieszym, rowerzystom, pasażerom itd.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Tak, oczywiście, ale nie bronimy tutaj tylko jednej grupy silnych kierowców, tylko wszystkich użytkowników ruchu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Król.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie będziemy już robili polemiki do polemiki, panie pośle. Jedno zdanie.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

W długookresowym trendzie liczba pojazdów cały czas rośnie, liczba wypadków spada, więc to, co pan mówi, jest po prostu nieprawdą.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli państwo pozwolą, chciałbym odnieść się do raportu, bo prawda jest taka, że rozpatrujemy dość specyficzny okres czasu, w którym była pandemia. Lockdown powodował, że część naszych zachowań, które przekładają się na ten raport, była inna. Chcę zwrócić uwagę, również w kontekście drastycznego wypadku, który miał miejsce, na dane ze str. 45, tzn. na dane dotyczące ujawnionych osób kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu. W mojej ocenie jest tutaj niezwykle istotna liczba. Kontroli drogowych było mniej o ponad 10 mln. Mam świadomość tego, że w okresie epidemii możliwości te być może były mniejsze, ale prawda jest taka, że jeżeli ilości badań wykonanych wśród kierowców w 2020 r. i w 2019 r. tak znacząco się różnią, to jest to przyczynek do pytania.

Z drugiej strony mamy informacje mówiące o tym, że – żeby było jasne, tego nie komentuję – ilość alkoholu sprzedawanego w Polsce w okresie epidemii rośnie, a jednocześnie równolegle wykonujemy o 10 mln mniej badań kierowców. Z punktu widzenia interesu państwa – jeszcze raz podkreślam, że mam świadomość ograniczeń, które mieliśmy w okresie epidemii – musimy patrzeć systemowo i całościowo.

Nie chcę tutaj rozstrzygać. Oczywiście każdy z panów posłów ma prawo do swojego poglądu, ale mogę mówić o swoich doświadczeniach i obserwacjach. Prawda jest taka, że korzystałem z transportu publicznego, jeżdżąc do Sejmu, od kiedy jestem posłem, jak nie było epidemii. Jak zaczęła się epidemia, zacząłem jeździć samochodem. Teraz znowu wróciłem do pociągu i spodziewam się, że na tej sali robiłem tak nie tylko ja.

Musimy brać pod uwagę czynniki zewnętrzne, które są na tyle silne i intensywne, że oddziałują na nasze zachowania. Jeżeli część naszych rodaków postanowiła radzić sobie ze stresem związanym z epidemią zwiększoną ilością spożytego alkoholu, to chciałbym mieć pewność, że reagujemy w ten sposób… Oczywiście to prywatna sprawa każdego, co robi w wolnym czasie, ale jak pod wpływem alkoholu wsiada do samochodu, to przestaje to być jego prywatna sprawa. Uważam, że powinniśmy na to reagować.

Jeszcze raz podkreślam, że jeżeli prawdą jest, że sprzedaż alkoholu w okresie epidemii znacząco wzrosła, to jeżeli znacząco zmniejszylibyśmy ilość badań na drogach, to z punktu widzenia bezpieczeństwa drogowego nie jest to dobra decyzja. Tylko tyle. Co do tego prosiłbym o komentarz, ale to chyba bardziej ze strony Komendy Głównej Policji. Jak państwo to widzą? Jesień może być bardzo różna. Mam też świadomość tego, że poruszamy się w przestrzeni, która dla wielu z nas jest nowa, ale nie możemy udawać, że nie widzimy tego, że część naszych rodaków w epidemii postanowiła pomagać sobie alkoholem. Obawiam się, że tak niestety jest. Kierujący pod wpływem alkoholu…

Jak słuchałem pana posła mówiącego o tych decyzjach itd., to odnosi się do racjonalnej części naszego mózgu. Niestety u osoby po alkoholu lub po środkach psychotropowych czy narkotyków ta racjonalna część się wyłącza. Oczywiście raport mówi też o pieszych, ale prawda jest taka, że jak pieszy, który jest pod wpływem alkoholu, przewróci się, to ewentualnie może doprowadzić kogoś najwyżej do kontuzji, a jak ktoś uderzy kogoś samochodem, to najwyżej go zabija. Wydaje mi się, że punktu widzenia zagrożenia dla innych uczestników ruchu osoba będąca pod wpływem alkoholu za kierownicą jest o wiele bardziej niebezpieczna niż pieszy. Taką hipotezę pozwolę sobie postawić. Mam nadzieję, że się zgadzamy.

W mojej ocenie nasze dzisiejsze spotkanie Komisji powinno prowadzić nie tylko do tego, że podzielimy się swoimi własnymi spostrzeżeniami co do tego raportu, ale też powiemy sobie obiektywnie, jakie zachodzą zjawiska i jak ewentualnie możemy na nie reagować w przyszłości. Jesień może być taka, że jeżeli agresywna wersja wirusa dotrze masowo do Polski, to ponownie możemy mieć taką sytuację, że obostrzenia epidemiologiczne będą większe, ponownie część naszych rodaków będzie próbowała pomagać sobie alkoholem i większa część z nas ponownie przesiądzie się z transportu publicznego do samochodów. Pozwolę sobie założyć, że może mieć miejsce podobne zjawisko jak to, o którym mówi się w raporcie. To jest jedna rzecz.

Drugie pytanie jest do pana ministra. Zgadzam się co do tego, że nasze możliwości oddziaływania na indywidualne wybory ludzkie są niewielkie, ale mamy możliwości wpływania na to, i za to panu ministrowi chciałem podziękować, żeby likwidować, przebudowywać, remontować takie odcinki dróg, gdzie statystyki pokazują, że są to tzw. drogi śmierci. Z całą pewnością taką drogą śmierci była, czy jeszcze niestety jest, droga między Bydgoszczą a Toruniem, ale chciałem panu ministrowi podziękować, bo możemy dzisiaj powiedzieć, że jesteśmy w historycznym momencie, że ten niezwykle niebezpieczny odcinek drogi, który jest pełen zawijasów, złych włączeń dróg prostopadłych itd., itd., będziemy zastępować szybką, bezpieczną drogą S10 między Bydgoszczą a Toruniem. W tej chwili mamy ogłoszone trzy przetargi z czterech. Wiem, że czwarty będzie ogłoszony wkrótce. Za to chciałem publicznie podziękować, bo widzę tu wpływ ministerstwa. Widzę tu działanie ministerstwa i realne możliwości oddziaływania na to, że jeden z najbardziej niebezpiecznych odcinków zastąpimy bezpieczną drogą. Za to, panie ministrze, ukłony i pozdrowienia.

Gdyby panowie policjanci byli łaskawi podzielić się swoimi przemyśleniami w obszarze tego, jaki plan możemy mieć na jesień, na przyszły rok, żeby jednak osobom, które wsiadają za kółko po pijanemu, dla bezpieczeństwa nas wszystkich utrudnić życie w dobrym tego słowa znaczeniu, to byłbym zobowiązany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Historyczny moment, panie pośle przewodniczący, był w 2015 r., kiedy…

Poseł Piotr Król (PiS):

Myślę, że podziękowania były wspólne, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Za chwilę do tego dojdę. W 2015 r. został ogłoszony przetarg na studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, niestety unieważniony, ale mimo wszystko składam serdeczne podziękowania, że po tylu latach resort infrastruktury wrócił do pierwotnego mechanizmu finansowania i dzisiaj to się dzieje. Liczę na szybkie rozstrzygnięcie przetargów i podpisanie umów. Teraz pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mam dwa krótkie zagadnienia czy pytania. Zostało podniesionych wiele ważnych spraw i wolałbym, żeby pan minister po prostu odpowiedział na te ważne pytania, więc ja również bardzo krótko.

Pierwsza rzecz. Kilka posiedzeń temu, dotyczących właśnie tego raportu, zaproponowałem szerszy program dotyczący ustawiania radarów na przejściach dla pieszych w obszarze zabudowanym. To jest niezwykle istotny element związany z zarządzaniem ruchem właśnie w obszarach miejskich, gdzie ruch pieszych jest bardzo duży. W niektórych miastach instalacje takie były realizowane w ramach pewnych projektów, testów itd. One pokazały, że poziom bezpieczeństwa po zainstalowaniu takiego urządzenia znacząco się podniósł. Czy w związku z tym ministerstwo rozważa wprowadzenie takiego osobnego programu? Czym innym jest pomiar prędkości, a czym innym kontrola zachowania kierujących w obrębie przejść dla pieszych. Uważam, że jest to niezwykle ważne i że w praktyce podnosi to poziom bezpieczeństwa.

Drugie pytanie również dotyczy przejść dla pieszych. Czy ministerstwo rozważa podniesienie minimalnych czasów, które są dedykowane właśnie na przejścia dla pieszych, czyli minimalnego czasu trwania tzw. zielonego światła? Wydaje się, że ten krok również spowodowałby podniesienie poziomu bezpieczeństwa, a dzisiaj w wielu miastach, zwłaszcza na obwodnicach, widzimy, że piesi muszą czasem gonić po pasach, żeby zdążyć przed pośpieszającymi zachowaniami ze strony kierujących. Wydaje się więc, że w celu uspokojenia sytuacji podniesienie tego czasu byłoby zasadne. Czy ministerstwo rozważa taką możliwość? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Teraz pan minister, zanim będzie musiał udać się na posiedzenie Rady Ministrów.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, postaram się odpowiedzieć na pytania zadane przez państwa posłów. Po kolei. Pan poseł Joński poruszył kwestię zaostrzenia kar, nieuchronności kary i sądów. Bardzo cieszę się, że jest taki wniosek ze strony opozycji. Też uważam, że kary za tak radykalne łamanie przepisów prawa, za bandyctwo drogowe, jeżeli chodzi np. o wypadek, który miał miejsce w sobotę na Podkarpaciu, są zbyt niskie. Tutaj nieuchronność kary powinna być stuprocentowa i takiego człowieka powinien czekać jej maksymalny wymiar, natomiast jest to kwestia sądownictwa. Myślę, że potrzebna jest tutaj taka presja ze strony polityków, także opozycji.

Jeżeli natomiast chodzi o zaostrzenie kar i wysokość mandatów, jeszcze w tym tygodniu do zespołu, który zajmuje się rządową legislacją, MI złoży projekt ustawy, który będzie zmieniał nie tylko sposób nakładania mandatów z fotoradarów, ale będzie też otwierał ścieżkę do tego, żeby móc zmienić wysokość mandatów drogowych za radykalne wykroczenia drogowe. Na tę chwilę mogę powiedzieć tylko tyle. Pozwólcie państwo, że najpierw przedyskutujemy tę sprawę w oficjalny sposób, w gronie rządowym, a później wyjdziemy z tym projektem do konsultacji i uzgodnień międzyresortowych. a wtedy projekt ten stanie się publiczny i jawny, i będzie podlegał również dyskursowi społecznemu. Potwierdzam, w tym tygodniu MI złoży taki projekt do Zespołu Programowania Prac Rządu.

Jeżeli chodzi o wystąpienie i pytania pani poseł Gill-Piątek i problem spekulacji gruntami, MI dostrzega inny problem, jeżeli chodzi o grunty, które potencjalnie mogą być przeznaczone na budowę dróg szybkiego ruchu. Otóż zdecydowana większość społeczeństwa sprzeciwia się temu, aby te grunty, jeżeli jest to ich własność, w ramach specustawy były zabrane i przekazane pod inwestycję publiczną. Co do zasady ludzie mówią: „Tak, budujcie drogi, ale nie tutaj, nie przy mnie, tylko tam, po drugiej stronie miejscowości, najlepiej w sąsiedniej miejscowości". Nie ma decyzji środowiskowej, od której nie byłoby odwołania. To oczywiście ma wpływ na tempo procesu inwestycyjnego, natomiast z naszych obserwacji wynika to, że mamy problem jednak z tym, aby taki grunt oddać, a nie za niego przepłacać. Na to zwracamy uwagę.

Jeżeli chodzi o dane z 2020 r. i 2021 r., macie państwo rację, że ze względu na epidemię COVID-19, mniejszą mobilność, zmniejszenie ruchu – oczywiście nie we wszystkich miesiącach, ale jednak zmniejszone natężenie ruchu – dane z 2020 r. nie będą pokazywały pełnego obrazu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dlatego wolę porównywać dane z 2021 r., a jesteśmy już po połowie 2021 r., z 2019 r., bo wtedy ten ruch nie był zakłócony. Pierwsza część roku jest optymistyczna: mamy do czynienia ze spadkami, jeśli chodzi o liczbę wypadków, zabitych i osób rannych. Oczywiście jest to dopiero połowa roku. Mam nadzieję, że trend utrzyma się również w trakcie wakacji, ale też pod koniec trzeciego i w czwartym kwartale bieżącego roku. Myślę jednak, że ten obraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym pokaże wtedy skuteczność wielowątkowych, wielowarstwowych działań, które są podejmowane przez MI, i wtedy pandemia będzie miała na to mniejszy wpływ.

Pytania pana posła Sterczewskiego były zbliżone do pytań pana posła Jońskiego. Na drugą część odpowie pani minister Karolina Wieczorek, która jest dyrektorem CANARD-u. Pan poseł Grabarczyk pytał o środki niewygasające z 2020 r.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeszcze przedstawiciele Policji, w odpowiedzi na pytanie pana przewodniczącego.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Już. Mechanizm środków niewygasających z 2020 r. został wprowadzony pod koniec poprzedniego roku nie po to, żeby przerolować środki niewydane na rok obecny, tylko po to, żeby pod koniec poprzedniego roku wchłonąć nowe środki finansowe, które zostały przelane na podstawie ustaw przyjętych przez Sejm właśnie na jesieni 2020 r., do Krajowego Funduszu Drogowego, na program „Bezpieczna infrastruktura". Było to 2,5 mld zł.

Już wtedy przyjęliśmy więc te środki, a program zaczął funkcjonować od 2021 r. i będzie do 2024 r. To jest ewenement, żeby jeszcze przed uruchomieniem programu na koncie Krajowego Funduszu Drogowego były zapisane środki finansowe. Wprowadzenie tych środków jako środków niewygasających miało na celu właśnie to. W ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg do tego mechanizmu zostały również wprowadzone środki, które w tym i w przyszłym roku są wykorzystywane jako nowe środki, m.in. na wsparcie budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich albo – co ważne i co ma bezpośredni wpływ na BRD na drogach samorządowych – jako wsparcie na doświetlenie przejść dla pieszych na drogach gminnych i powiatowych.

W poprzednim tygodniu do MI trafiła ostatnia lista, bodajże z województwa mazowieckiego. Mając wszystkie, czyli 16, prześlemy je do prezesa Rady Ministrów, pana premiera Mateusza Morawieckiego, aby je zaakceptował. Nie jestem w stanie teraz podać, ile doświetlonych zostanie przejść na drogach gminnych i powiatowych, ale będą to tysiące przejść dla pieszych, które właśnie w ramach nowego komponentu Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, dzięki temu, że pod koniec tamtego roku trafiły do nas środki, mogą być wydatkowane w tym roku i w roku 2022. To też będzie miało bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym na drogach gminnych i powiatowych, szczególnie w obszarze przejść dla pieszych. To są więc te kwestie, które są związane ze środkami niewygasającymi.

Było też pytanie pana posła Suchonia o radary na przejściach dla pieszych. W pierwszej części swojej wypowiedzi powiedziałem, że w tej chwili koncentrujemy się na doświetleniu przejść dla pieszych. Powiedziałem, że wspieramy samorządowców, ale oczywiście zarządzamy drogami krajowymi i chcemy doświetlić ponad 12 tys. przejść dla pieszych, czyli wszystkie, które są w zarządzie GDDKiA. Już w tej chwili oddziały przysyłają nam programy inwestycyjne. Pierwsze kilkaset programów zostało już przez nas zaakceptowane. Inwestycje ruszyły, tak że w ciągu najbliższych dwóch, trzech lat będziemy mieli tu do czynienia z radykalną poprawą bezpieczeństwa w obszarze przejść dla pieszych.

Jeżeli chodzi natomiast o kwestię wydłużenia zielonego światła, jest to sprawa, która każdorazowo leży w gestii zarządcy drogi. To zarządca drogi podejmuje decyzję, czy na danym skrzyżowaniu cykl zielonego trwa 70, 65 czy 50 sekund. Jest to również uzależnione od natężenia ruchu na drogach poprzecznych, które wlatują do drogi krajowej. Każdorazowo zarządca drogi ma prawo do tego, aby indywidualnie podejmować taką decyzję.

Dziękuję, panie przewodniczący. Muszę opuścić posiedzenie Komisji i udać się na posiedzenie Rady Ministrów. Zostają moi współpracownicy, którzy są do państwa dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy przedstawiciel Policji chciałby odnieść się do pytań pana posła Króla?

Zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji mł. insp. Robert Koźlak:

Oczywiście. Mł. insp. Robert Koźlak, zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego KGP. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, w 2020 r. badań na alkohol było oczywiście znacznie mniej. Priorytetem były przede wszystkim kwestie sanitarne. Samo badanie wiąże się z wydmuchiwaniem powietrza. Obowiązek noszenia maseczek w miejscach publicznych sam przez się ograniczył i nam możliwości poddania kierowców badaniom. Policjanci ograniczyli też używanie urządzeń przesiewowych, czyli tych bez używania ustnika. Wiązało się to z ważnymi kwestiami sanitarnymi, takimi jak przede wszystkim odkażanie tych urządzeń i narażanie na zarażenia policjantów i osób, które przebywały w pojeździe. Stąd takie spadki w badaniach.

Chciałbym natomiast zwrócić uwagę na to, że ujawnialność wykroczeń i przestępstw alkoholowych była na bardzo podobnym poziomie pomimo tak dużego spadku ilości badań. Mogę podać wstępne dane o tej tendencji za sześć miesięcy tego roku. Takich badań wykonaliśmy 3333 tys. i jest to o 723 tys. mniej niż w tamtym roku, natomiast policjanci ujawnili o blisko 2 tys. więcej przestępstw czy wykroczeń po alkoholu, czyli tendencja z tego roku niestety utrzymuje się. Ograniczenia sanitarne na pewno nadal

nie pozwolą nam w pełni korzystać z urządzeń, które posiadamy. Chciałbym też zwrócić uwagę na to, że badania urządzeniami, które posiadają ustniki, wymagają dużo więcej czasu niż badania bezustnikowe. W organizowaniu wzburzonych działań pod tym kątem na pewno będziemy więc ograniczeni, ale widzimy, że w wypadkach drogowych trend utrzymuje się, natomiast przy mniejszej ilości badań jest więcej ujawnianych kierowców po alkoholu.

Zwróciliśmy uwagę na jeszcze jedną rzecz, szczególnie w tamtym roku. Oczywiście ograniczenia w ruchu były duże, później zmniejszone bez ograniczeń, natomiast kierowcy niestety znacznie zwiększyli prędkość na drogach. To było widoczne i pod względem zatrzymań praw jazdy, i pod względem ujawniania samych wykroczeń za przekroczenie ograniczonych limitami prędkości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, na wstępie pragnę podziękować za dzisiejszy temat obrad Komisji, wszak wszyscy wiemy, że życie ludzkie jest najważniejsze. Zapewne każdy, kto dzisiaj zabrał głos w dyskusji, tym się kieruje, nikogo więc bym nie krytykował i życzyłbym więcej empatii w wypowiedziach.

Prawdą jest, że zwiększa się ilość aut. Żyję już trochę lat i pamiętam, jak mieszkałem w bloku, auto miała co druga rodzina, a po 20 latach w jednej rodzinie są dwa auta. Prawdą jest, że zwiększamy ilość oddawanych dróg, za co pragnę podziękować wszystkim, którzy się do tego przyczyniają. Drogi trafiają do Polski powiatowo-gminnej, której jestem przedstawicielem: obwodnice, drogi powiatowe, gminne. Mimo zwiększonej ilości aut zmniejsza się ilość wypadków.

Pragnę podziękować Policji za to, że czuwa nad naszym bezpieczeństwem, natomiast są pewne kwestie, które można poprawić. Jako użytkownik drogi, gdy jadę samochodem, jako pieszy, gdy obserwuję… Apelowałbym do Policji i ministerstwa, żebyśmy, chociaż przy powrocie do szkoły, wzmocnili promocję bezpieczeństwa, edukację. Super pomysłem w punktach Straży Pożarnej są tzw. ogniki, sale, w których przebywa młodzież i dzieciaki, i uczą się oni odpowiednich zachowań. Być może w każdym powiecie należałoby stworzyć taką salę promocji bezpieczeństwa, do której przybywałaby młodzież, a zwłaszcza małe dzieci.

Szanowni państwo, z czym dzisiaj się borykamy? Po ustawie, która obliguje kierowców i zapewne także pieszych do większego bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych… Oczywiście cieszę się z deklaracji pana ministra co do doświetleń, ale doskonale wiemy, że są sytuacje, w których chcemy się zatrzymać, a pieszy nie przechodzi. Czasami też zdarza nam się, że za chwilę mamy zielone światło, jedziemy i nie zauważamy tego, który jest przy przejściu. Promocja w postaci lekcji edukacyjnych, zwłaszcza u małych dzieci, doskonale oddziałuje na rodziców. To one przynoszą informację do domu albo jak jadą samochodem i mówią: „Tata, nie rób tego”. Podobnie widzimy, że jak mama z dziećmi chce przejść nie w tym miejscu, to dziecko powie: „Mamo, co ty robisz?”. Jest więc apel, moja wielka prośba do Policji, do ministerstwa, abyśmy bardzo, bardzo mocno rozpoczęli od września akcję edukacyjną.

Nie tyle drogi osiedlowe, co… Ja np. mieszkam w miejscu na tzw. Osiedlu Słonecznym, gdzie mamy drogi dojazdowe do szpitala, gdzie prędkość to np. 30 km/h, a mimo to kierowcy tego nie przestrzegają. Dużym problemem są problemy tzw. spowalniaczy. Wiem, że na tej sali będą zwolennicy i przeciwnicy. Na jednej drodze udało mi się przekonać burmistrza do dwóch spowalniaczy, bo domy zaczęły pękać. Przejeżdżały duże samochody z obciążeniem, z dużym tonażem. Cieszę się, aczkolwiek mam świadomość, że jadąc tą drogą w stronę cmentarza, sam spowalniam i auto doznaje pewnych drgań. Jak powiedziałem na początku: Co jest ważniejsze? Ludzkie życie. Nawet gdyby po jakimś czasie auto poszło do naprawy, chronimy ludzkie życie.

Jazda pod wpływem alkoholu? Mam świadomość, że jest to bardzo duży problem. Jak do tego podejść? Myślę, że też poprzez edukację, promocję, ale nade wszystko, to ostatnia już kwestia, przez zmniejszenie prędkości auta. Jest to możliwe z naszej strony, zwłasz-

cza w miastach, gdzie jest dużo przejść. Czy jesteśmy w stanie sprawić, że samo ograniczenie do 30 km/h spowoduje, że kierowca zdejmie nogę z pedału gazu? Nie sądzę, więc znowu: edukacja. Od pewnego czasu, gdy jadę przez miasto, jestem w stresie. Jestem w stresie, bo jadę bardzo powoli. Rozglądam się w lewą, w prawą, bo mam świadomość, że piesi jeszcze nie nauczyli się i nie dostosowali się do nowych warunków, jeszcze myślą, że mogą wtargnąć na jezdnię. Znowu: edukacja, także dla pieszych.

Kończąc, jeszcze raz proszę o empatię wypowiedzi, bo każdy z nas jest po to, żeby zadbać o życie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze pan poseł – przepraszam, do końca nie widzę – który był przed panią poseł Gill-Piątek.

Poseł Paweł Rychlik (PiS):

Paweł Rychlik.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie dość, że jest pan daleko, to jeszcze w maseczce i, powiem szczerze, nie rozpoznaję.

Poseł Paweł Rychlik (PiS):

I bez okularów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

I bez okularów, więc trzy w jednym.

Poseł Paweł Rychlik (PiS):

Korzystając z obecności pani minister Karoliny Wieczorek, chciałem zadać pytanie dotyczące odcinkowych pomiarów prędkości. Jest to rozwiązanie, które z pewnością zwiększa bezpieczeństwo na drogach. Drogi krajowe często przebiegają przez miejscowości i zabudowane tereny. Odcinkowe pomiary prędkości z jednej strony poprawiają bezpieczeństwo, ale też, nie ukrywajmy, poprawiają komfort życia mieszkańców tych posiadłości i gospodarstw, którzy przy tych drogach mieszkają.

W ostatnim czasie było rozstrzygnięcie programu dotyczące lokalizacji kolejnych odcinkowych pomiarów prędkości. Miejsc, w których mieszkańcy na to oczekują i tego żądają – taki przykład mam u siebie w okręgu wyborczym, w miejscowości Biała koło Wielunia – tych potrzeb jest o wiele więcej, dlatego, pani minister, mam pytanie. Czy jest planowane uruchomienie kolejnego programu, utworzenie czy budowanie instalacji odcinkowych pomiarów prędkości? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Szanowny panie przewodniczący, w odniesieniu do pana ministra, który niestety opuścił salę, powiem, że udzielona przez niego informacja w ogóle nie dotyczyła mojego pytania, nie była odpowiedzią w żadnym stopniu. Była oskarżeniem rzuconym na mieszkańców, których przez tyle lat, już chyba przez dwie dekady, ministerstwo nie nauczyło się informować, nie nauczyło się z nimi negocjować, żeby przeprowadzać inwestycje w sposób bezkonfliktowy. Oczywiście są dobre przykłady w tej kwestii. Przykłady te w Polsce istnieją, o czym być może pan minister nie wie, oskarżając mieszkańców o to, że to jedyny problem z wykupem czy uzyskaniem gruntów pod inwestycje. Informacja pana ministra była wymijająca, a potem wyszedł z sali. W moim pytaniu nie chciałam dokładnie informować, jak duża jest skala tego problemu, ale niestety pan minister nie dał mi szansy na to, żebym tego nie powiedziała.

Otóż na poprzednim posiedzeniu Komisji, kiedy zadawałam pytanie o spekulacje gruntami, pan minister Weber udzielił mi informacji, że w ogóle nie ma takiego problemu, po czym pan minister Żuchowski powiedział nam wszystkim, że ten problem jest i występuje w dużej skali. Z informacji, które napływają do nas z całej Polski, wynika, że tego typu osób nieuczciwie bogacących się na tym, że np. w momencie, kiedy grunt jest przygotowany, one wykopią tam działkę niby pod fundamenty wielkiego hotelu,

nawet nie na odrolnionym gruncie, i uzyskują za tę działkę o wiele więcej. Jest bardzo wiele takich przypadków. Wiele z tych przypadków jest związanych z lokalnymi układami władzy. Trzeba to przeciąć i przerwać. Chciałabym w takim razie poprosić nieobecnego już tutaj pana ministra, żeby udzielił mi pisemnej informacji na temat tego, jakie prace toczą się w ministerstwie, żeby problem spekulacji gruntami w Polsce zlikwidować i żebyśmy jako podatnicy nie płacili z budżetu państwa aż tak dużo za inwestycje.

Co do pana posła Mrówczyńskiego, chciałam zaznaczyć, panie pośle, jeżeli mogę odnieść się do pana wypowiedzi, że takie szkolenia są prowadzone. Tu wielka pochwała dla ministerstwa, dla Policji i dla krajowej rady, problem w tym, że – środowiska zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego mówią o tym od lat – kierowane są one głównie do pieszych, a nie do kierowców, tzn. uczymy pieszych, jak uciekać przed samochodami, a nie kierowców, jak nie zabijać pieszych. Proporcja ta poprawia się z roku na rok. Akcje skierowane do kierowców są coraz częstsze, więc można pochwalić wszystkie instytucje za starania podejmowane w tym kierunku.

Chciałabym natomiast powiedzieć, że choćbyśmy nie wiem, jak instruowali nasze dzieci, które idą do szkoły pieszo, nie wiem, jak obwiesili je odblaskami, to tak naprawdę sprawcą i tym silniejszym uczestnikiem wypadku z udziałem pieszego zazwyczaj niestety jest kierowca i to on powinien mieć odpowiednią czujność, uwagę, wiedzę i empatię co do tego, co może spowodować pojazdem, którym się porusza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję, pani poseł. Pragnę tylko przypomnieć – możemy zwołać na to osobne posiedzenie Komisji – że problem spekulacji gruntami ma się nijak do informacji na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie w 2020 r. Jeśli jest wola, to oczywiście możemy zwołać takie posiedzenie, natomiast nie mieszajmy porządków, bo rozwadnia to istotę problemu, nad którym dzisiaj się pochylamy.

Nie widzę więcej zgłoszeń ze strony parlamentarzystów, więc ostatni głos należy do strony społecznej i przekażę głos przedstawicielom rządu… Jeszcze pan poseł Sośnierz? Żeby był porządek, proszę, panie pośle.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jeśli chodzi o głosy dotyczące jazdy pod wpływem alkoholu, zwracam uwagę, że najbardziej restrykcyjne normy są w Rosji, gdzie w ogóle nie dopuszcza się jazdy pod wpływem alkoholu, jest całkowite zero, a tam jest największy problem. Generalnie restrykcyjność przepisów nijak ma się do efektów, bo, jak słusznie powiedział pan Król, człowiek pod wpływem alkoholu nie myśli już racjonalnie, w związku z tym adresowanie tych przepisów właśnie do niego jest i tak bez sensu, bo on i tak myśli o tych przepisach w sposób zazwyczaj lekkomyślny. Niestety nie tędy droga. Podnoszenie obostrzeń niestety nie pomoże.

Z informacji przedstawionych przez Policję wynika zresztą, że mimo że kontroli było mniej, problem nie zwiększył się. Nie mamy więcej wypadków. Rozumiem, że wykryto ich więcej procentowo, ale to nie jest naszym problemem. Wykrywanie alkoholu we krwi kierowców jest tylko środkiem do tego, żeby nie popełniali wypadków. To nie jest cel sam w sobie. Naszym celem jest zmniejszenie liczby wypadków.

Poseł Piotr Król (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie. Celem jest zmniejszanie liczby wypadków, a to, że podejrzewamy, że ludzie pod wpływem alkoholu mogą popełniać więcej wypadków, jest środkiem do tego celu. To nie jest cel sam w sobie. To, że było mniej kontroli, nie spowodowało, że wzrosła liczba wypadków pod wpływem alkoholu, w związku z tym, znowu, nie jest to główny czynnik.

Głównym czynnikiem jest kultura przyzwolenia na alkohol. Chyba nie ma na tej sali większego wroga alkoholu niż ja, ale uważam, że metoda administracyjnej walki z tym jest nieskuteczna, ponieważ większość – przypuszczam, że również większość pań-

stwa na tej sali – również przyzwala w swoim życiu na zatruwanie się alkoholem. Nie rozumiem, dlaczego podwójne standardy mamy stosować do kierowców i do wszystkich innych uczestników ruchu. Oczywiście jest różnica w skali problemu, bo kierowca powoduje większe niebezpieczeństwo pod wpływem alkoholu, ale inni też. Uważam, że koncentrowanie się na administracyjnej walce z tym problemem jest błędne, bo tak długo, jak będziemy mieli w społeczeństwie kulturę proalkoholową, kulturę, która powszechnie dopuszcza tę truciznę…

Problemem nie są kierowcy. Problemem jest alkohol. Większość wypadków w życiu dorosłym, znaczna część spontanicznych przestępstw, a nie popełnianych z zaplanowania, ma związek z alkoholem. Znaczna część przemocy? To alkohol, a nie samochód, jest źródłem problemu, a spotyka się z powszechną społeczną akceptacją. W związku z tym jak długo w społeczeństwie będzie duże przyzwolenie na pijaństwo, na picie na co dzień, tak długo będą wypadki, niezależnie od tego, jak surowe przepisy będziemy stosowali. Jeśli chcemy, żeby było mniej wypadków pod wpływem alkoholu, wyeliminujmy alkohol ze swojego życia, po prostu przestańmy pić. Przestańmy tyle pić. Przestańmy pochwalać pijaństwo, zamiast tolerować pijaństwo na co dzień. Moim zdaniem to jedyna droga: przemiana cywilizacyjna. Tego nie da się zrobić przepisami. Problem ewidentnie jest w tych krajach, w których kultura alkoholowa jest bardziej…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, to jest ważny temat, jeśli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, ale zakres, jaki pan poruszył, to raczej na Komisję Zdrowia i przy informacji na temat przeciwdziałania alkoholizmowi.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wskazuję na to dlatego, że działania czysto administracyjne, które tu się postuluje, będą albo w ogóle nieskuteczne, albo mało skuteczne. Nie skupiajmy się na tym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeszcze strona społeczna i oddam głos przedstawicielom rządu.

Specjalista w Dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Biura Związku Powiatów Polskich Jakub Dorosz-Kruczyński:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu. Nazywam się Jakub Dorosz-Kruczyński, jestem prawnikiem w Związku Powiatów Polskich i chciałbym poruszyć kwestię fotoradarów. Kwestia ta była poruszana przez pana ministra. Na początek chciałem odnieść się do opracowania, nad którym dzisiaj prowadzona jest dyskusja.

Tutaj jest tabela ze wskazaniem przyczyny niedostosowania prędkości do warunków ruchu jako przyczyny wypadków. Co jest w tej tabeli ciekawe, to to, że w latach 2011–2015 był trend spadkowy, było coraz mniej wypadków z tej przyczyny, a od 2015 r. przyczyna ta utrzymuje się na mniej więcej tym samym poziomie. Dlaczego jest to ciekawe? Ponieważ pięć, sześć lat temu, szanowni państwo, pożegnaliśmy się z instytucją pod tytułem fotoradary w dyspozycji straży gminnej. Nie chcę w tym momencie przesądzać, czy taki stan rzeczy, czy to, że utrzymuje się to na stałym poziomie, to zależność czy tylko współwystępowanie, ale chciałem państwa, stronę posłów i stronę rządową, zachęcić do wstępnej dyskusji, czy nie byłoby warto zastanowić się nad przywróceniem strażom gminnym kompetencji do korzystania z fotoradarów, oczywiście nie na takich zasadach, w jakich funkcjonowało to do 2015 r., bo chyba nikt z nas nie chce powrotu do dyskusji, że to są te ruchome fotoradary, ustawiane za przysłowiowym koszem na śmieci jako pułapki na kierowców, tylko żeby to było na nowych, bardziej klarownych zasadach, np. żeby przyznać strażom gminnym kompetencje do dysponowania fotoradarami stacjonarnymi. Można rozważyć, żeby lokalizacje takich fotoradarów były ustalane przez radę gminy w uchwale, co dla wszystkich byłoby bardziej klarowne i pozwalałoby identyfikować te drogi, gdzie rzeczywiście jest zagrożenie związane z nadmierną prędkością ruchu. Byłoby to bardziej transparentne.

Możemy tutaj dyskutować o różnych rozwiązaniach, takich jak np. uchwały. Jeżeli takie rozwiązanie byłoby wprowadzone, one mogłyby podlegać opiniowaniu ze strony

komendanta powiatowego Policji właściwego dla danej gminy. Bardzo proszę o rozważenie tego problemu w kontekście dzisiejszego tematu posiedzenia. Myślę, że jest wiele gmin, jest wiele miast na prawach powiatu, bo to też są członkowie Związku Powiatów Polskich i dlatego o tym mówię, które chętnie zadbałyby o bezpieczeństwo swoich mieszkańców i zainwestowałyby w fotoradary stacjonarne tak, żeby to było klarowne, dla bezpieczeństwa mieszkańców tych miast. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Poproszę stronę rządową o odpowiedź.

Pełniąca obowiązki zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Karolina Wieczorek:

Dzień dobry. Karolina Wieczorek, Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, czyli fotoradary. Proszę państwa, ta sala pokazuje, jaki jest stosunek do fotoradarów. Pojawiły się głosy i za, i przeciw. Mogę państwa poinformować, że fotoradarów w Polsce będzie więcej, nie tylko fotoradarów punktowych, tzw. masztowych, które są państwu znane z polskich dróg, ale również z odcinkowych pomiarów prędkości, z kamer, które rejestrują wjazd pojazdu na czerwonym świetle na skrzyżowaniach. Obejmiemy nadzorem również przejazdy kolejowe, czyli będziemy rejestrowali wjazd pojazdu na czerwonym świetle na przejazd kolejowy. Po polskich drogach poruszają się również nieoznakowane samochody Inspekcji Transportu Drogowego i oprócz Policji dbamy o państwa bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Tych urządzeń będzie więcej. Rozwijamy ten system. W moim odczuciu system ten działa i myślę, że działamy dla państwa wspólnego bezpieczeństwa. Dlaczego powiedziałam o dualizmie opinii? Bo sami państwo słyszą, że część osób – pan poseł Rychlik – wręcz domaga się kolejnych tego typu urządzeń na polskich drogach, inni posłowie uważają takie urządzenia za zbędne.

Nie poddawałabym pod dyskusję tego, czy powinniśmy to robić, bo w moim głębokim przekonaniu oczywiście powinniśmy to robić, bo, proszę państwa, taka kontrola jednak dyscyplinuje kierowców. Mamy niezbite dowody na to, że ten system działa, natomiast mamy oczywiście taki problem, że nie jesteśmy w stanie spełnić wszystkich oczekiwań. W tej chwili realizujemy projekt unijny opiewający na kwotę ponad 160 mln zł. Z tego projektu kupimy 358 takich urządzeń. W tej chwili na polskich drogach funkcjonuje ponad 500 takich urządzeń. Oczywiście nie wszystkie, czyli nie 358, pojawią się w nowych lokalizacjach. Część z nich zastąpi najstarsze i najbardziej wyeksploatowane urządzenia, bo proszę mieć też świadomość tego, że fotoradary psują się, muszą być przez nas sukcesywnie wymieniane i utrzymywane w ciągłej sprawności.

Odniosę się również do tego, co powiedział kolega z Policji, mój przedmówca. Rzeczywiście mamy podobne spostrzeżenia. Mimo okresu pandemicznego, kiedy, jak państwo powiedzieli, ruch na drogach zmniejszył się, co oczywiste, rejestrujemy podobną liczbę przekroczeń prędkości. Znaczy to, że kierowcy poruszali się z większymi prędkościami, bo mieli taką możliwość, bo nie stali w korkach, bo była możliwość rozwinięcia prędkości. Część kierowców również kupiła sobie pojazdy. Rejestrujemy też wzmożony ruch w okresie wakacyjnym. Ludzie po prostu zrezygnowali z komunikacji miejskiej na rzecz poruszania się własnymi, prywatnymi samochodami.

Proszę państwa, to jest jedyna moja bolączka, bo to, że się rozwijamy i rozwijać się będziemy, cieszy mnie, natomiast nie jestem w stanie odpowiedzieć na wszystkie potrzeby zgłaszane przez Policję, przez samorządy, przez państwa posłów. Chcielibyśmy odpowiedzieć na te postulaty, ale zapewne nie w pełni, bo, proszę państwa, wniosków tych jest już blisko 4 tys. Nie możemy posadowić na polskich drogach aż tylu urządzeń. Na część tych wniosków zapewne byłaby potrzeba odpowiedzi w postaci instalacji urządzenia rejestrującego. Mamy takie plany, sukcesywnie to się dzieje. Na polskich drogach w nowych lokalizacjach pojawi się 100 urządzeń. Nadzorem obejmiemy również nowe kategorie dróg. Do tej pory takie urządzenia pojawiały się na drogach krajowych, teraz nadzorem obejmiemy również inne kategorie dróg: ekspresowe, wojewódzkie. Nasze urządzenia w postaci odcinkowych pomiarów prędkości pojawiły się już na autostradzie A1, autostradzie w budowie, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 70 km/h.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, proszę dać się wypowiedzieć.

P.o. zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Karolina Wieczorek:

To rozwiązanie daje nam odpowiedź w postaci zarejestrowanej dużej, a nawet bardzo dużej liczby przekroczeń prędkości na tym odcinku.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle! Panie pośle, proszę dać się wypowiedzieć. Panu nikt nie przerywał.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę panią bardzo, proszę kontynuować. Upominam pana, naprawdę.

P.o. zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Karolina Wieczorek:

To zupełnie mi nie przeszkadza, natomiast, panie pośle, nie może pan podchodzić do sprawy w taki sposób. Przed chwilą głosił pan teorię, że powinniśmy zająć się tym, że ludzie spożywają alkohol. Nie widzę możliwości rozwiązania tego problemu.

Proszę państwa, będziemy działać, będziemy sukcesywnie odpowiadać na państwa wnioski, na tyle, na ile się da, ponieważ, tak jak powiedziałam, pojawiają się nowe urządzenia rejestrujące. W analizie bezpieczeństwa ruchu drogowego wsparł nas oczywiście Instytut Transportu Samochodowego. Te miejsca nie są wytypowane przypadkowo. Wspierają nas też komendy wojewódzkie Policji. Zanim dojdzie do decyzji o postawieniu fotoradaru w konkretnym miejscu, czynność tę poprzedzają wielostopniowe analizy. Musicie państwo wiedzieć, że pozytywną opinię musi wydać zarówno Policja na podstawie liczby zdarzeń, które w takim miejscu wcześniej się zadziały – nie muszą to być wypadki ze skutkiem śmiertelnym, bardziej chodzi o liczbę zdarzeń drogowych – jak również cała infrastruktura drogowa musi nam pozwolić na to, aby takie urządzenie posadowić. Mam tu na myśli przyłącza prądu itd., itd., tak że fotoradarów nie można posadowić w każdym miejscu.

Oczywiście ja i moi współpracownicy spotykamy się z takimi głosami na co dzień i czynimy takie obserwacje w swojej pracy. Są przeciwnicy fotoradarów i są ich wielcy zwolennicy. Zawsze punkt widzenia zależy od punktu siedzenia. Fotoradary są niepotrzebne do momentu, kiedy nic się nie dzieje. Trzeba zdjąć nogę z gazu. Jest to kłopotliwe, ale można dostać mandat. Są też tragiczne w skutkach wypadki drogowe i ludzie, którzy ucierpieli w tych wypadkach, i ich rodziny, również pojawiają się u nas i proszą o posadowienie takiego urządzenia rejestrującego. Proszę więc zwrócić na to uwagę i spojrzeć na tę sprawę obiektywnie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Cieszę się, że podała pani ten przykład, bo sam chciałem go podać, tylko wyleciał mi z głowy. Chodzi o przykład odcinkowych pomiarów prędkości na autostradzie A1 np. między Łodzią a Katowicami, gdzie na niektórych odcinkach nie ma, jak pani powiedziała, ograniczenia prędkości do 70 km/h, a do 60 km/h. Jadąc z tą prędkością na tej drodze, można zasnąć za kierownicą. Zgłaszają się do mnie kierowcy, którzy skarżą się na to, że można się wściec, jadąc tą drogą. Ustawiacie niedorzeczne ograniczenie prędkości, a potem jak zbóje na moście, bo to jest działalność zbójecka, okradacie ludzi z pieniędzy za to, że jadą normalnie, ustawiając im znaki, które są po prostu niedorzeczne.

To typowe. Fotoradary najczęściej stoją w tych miejscach, gdzie znak jest najbardziej niedorzeczny. Przykład, który pani podała, jest idealny. Na tym odcinku jazda jest uciąż-

liwa. To jest prosta dwupasmowa droga w remoncie, na zwężonych pasach, ale nadal dwupasmowa, gdzie na bardzo długich odcinkach obowiązuje 60, 70 km/h. Można się wściec, to jest niebezpieczne, można zasnąć za kierownicą, zwłaszcza przy małym ruchu, jaki czasami tam bywa. Zmieńcie tę politykę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę.

P.o. zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Karolina Wieczorek:

Mogę się odnieść, jeżeli państwo pozwolą. Panie pośle, absolutnie nie i jeszcze raz nie. Po pierwsze za znaki w postaci znaków, które informują o dopuszczalnej prędkości, i za ustalanie wysokości tych limitów odpowiada GDDKiA. My chcemy po prostu egzekwować od kierowców jazdę z taką prędkością. Chyba rozumie pan, że jest to odcinek autostrady w budowie, czyli nie jest to autostrada. Bardzo mi przykro, że mówi pan, że można tam zasnąć za kierownicą, ale to, proszę pana, jest właśnie dbałość o bezpieczeństwo. Nie wiem, czy był pan na tym odcinku autostrady, kiedy nie został tam zainstalowany odcinkowy pomiar prędkości, i wie, z jaką prędkością poruszały się tam samochody ciężarowe i jak bardzo było to niebezpieczne. Rozumiem, że na to nie zwraca pan już uwagi…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wypowiedź poza mikrofonem.

P.o. zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Karolina Wieczorek:

Tak, proszę pana, było to bardzo niebezpieczne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, naprawdę proszę.

P.o. zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Karolina Wieczorek:

Byłam tam na wizji lokalnej i wiem, dlaczego jest ten odcinkowy pomiar i dlaczego wraz z GDDKiA podjęliśmy taką decyzję, aby właśnie tam go posadowić: ze względu na to, że jest to autostrada, podkreślam, w budowie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, mam wrażenie, że dyskutując nad pierwszym punktem porządku obrad, skonsumowaliśmy również drugi punkt porządku obrad, w związku z czym, jeśli nie usłyszę sprzeciwu… Przy pierwszym punkcie musimy głosować, a przy drugim w moim odczuciu dyskusja została przeprowadzona. Sprzeciwu nie słyszę, w związku z czym przystąpimy do rozpatrzenia informacji na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie w 2020 r.

Kto jest za przyjęciem rządowego dokumentu? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki.

Głosowało 21 posłów: za było 13, przeciw 4, wstrzymało się 4. 19 posłów nie głosowało.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek. Musimy jeszcze wybrać posła sprawozdawcę. Czy jest kandydatura?

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Proponuję pana posła Sterczewskiego.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

A ja chciałabym zgłosić pana posła Króla.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czyli kandydują obaj panowie. Musimy dokonać wyboru. W takim razie poproszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Pierwszy poseł, który uzyska… Głosujemy nad kandydatami według kolejności zgłoszeń.

Kto jest za tym, aby sprawozdawcą Komisji został pan poseł Sterczewski? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o wyniki.

Głosowało 20 posłów: za było 8, przeciw 12, nikt się nie wstrzymał. Teraz przegłosujemy kandydaturę pana posła Króla. Kto z pań i panów posłów jest za kandydaturą pana posła Piotra Króla? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki.

Głosowało 20 posłów: za było 13, przeciw 2, wstrzymało się 5. Pan poseł Król został sprawozdawcą Komisji.

Serdecznie dziękuję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia.